SPORT WODNY

1930
1 CZERWIEC
Rok VI — Nr. 7
WARSZAWA
Cena egz.
1 Zł.



Konkurs wioślarski

dla młodzieży szkół średnich i »Kół Młodzieży« przy towarzystwach wioślarskich.

ROZWÓJ sportu wioślarskiego wśród młodzieży szkolnej staje się z każdym rokiem przedmiotem wzrastających zabiegów ze strony miarodajnych czynników w Ministerstwie Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, władz szkolnych, Polskiego Zw. Tow. Wioślarskich i Polskiego Związku Kajakowego.

Mowa tu oczywiście—przedewszystkiem—o wioślarstwie turystycznem. Ten bowiem dział wioślarstwa jest najbardziej dla młodzieży odpowiedni i korzystny. Dając młodzieży możność spędznia czasu w idealnych warunkach higienicznych, dostarczając jej dużej sumy przyjemności i wrażeń, zarazem kształtuje i wzmacnia ją fizycznie, daje możność poznania kraju i bezpośredniego współżycia z przyrodą.

Idąc po linji zarówno zadań pisma naszego, jak i zabiegów Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, pragniemy zachęcić władze szkolne i młodzioż do organizowania, na coraz szerszą skalę, wioślarskich wycieczek turystycznych. W tym celu ogłaszamy niniejszym konkurs wioślarski dla młodzieży szkół średnich wyznaczając nartępujące nagrody:

Nagroda Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego przeznaczona dla dowolnej wioślarskiej drużyny szkolnej, za wycieczkę turystyczną najbardziej interesującą, połączoną z trudnościami, szlakiem wodnym mniej uczęszczanym. **Nagroda Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich** przyznana zostanie szkole, której uczniowie dokonają najwięcej wycieczek turystycznych w sezonie wioślarskim 1930 r. Pod uwagę brane będą wycieczki, dokonane na łodziach szkolnych, prywatnych (klubowe, uczniowskie i t. p.), przytem każdy z uczestników wycieczek wioślarskich winien przebyć nie mniej niż 50 klm. **Nagroda dwutygodnika „Sport Wodny"** dla uczestników wioślarskiej wycieczki turystycznej (minimum 300 klm.), której zbiór fotografji (min. 10) i opis wycieczki zostaną uznane za najlepsze.

WARUNKI KONKURSU:

1) O każdej wycieczce (przed wyruszeniem) należy zawiadomiI Redakcję **„Sportu Wodnego"** z podaniem nazwy łodzi i nazwisk uczestników. 2) Uczestnicy wycieczki winni uzyskać zgodę władz szkolnych, lub klubu do którego należą. 3) Z każdej wycieczki winien być nadesłany opis i ew. fotografje do Redakcji „Sportu Wodnego" najpóźniej do dnia 15-go września r. b. 4) Do konkursu o nagrodę Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz o nagrodę Polskiego Związku Towarzyst Wioślarskich ubiegać się mogą tylko zarządy szkół i klubów, a o nagrodę Redakcji „Sportu Wodnego" stawać mogą uczestnicy indywidualnie.

Uwaga: Opisy wycieczek kwalifikowane będą przez specjalną Komisję Sędziowską, złożoną z delegatów: Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich i Redakcji „Sportu Wodnego".

Rok 6. WARSZAWA, 1 CZERWIEC 1930 r. Nr. 7

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

WIOSNA.

Dobrotliwy ojcowski uśmiech promieni słonecznych gładzi czule złocisty piasek wybrzeża. Fale ciepłe w swym nieustającym wiekowiecznym ruchu nucą prastarą pieśń, każde żywe jestestwo wzruszającą do głębi...

Nad wodami, radosne, jakby do pląsu jakiegoś zbierające się — szeleszczą młodemi, zielonemi liśćmi drzewa.

Wiosna!

Dokąd nie spojrzeć, promienieje wzmożone, zachłystujące się szczęściem swojego istnienia życie.

Tylko ludzie nie wszyscy widzą i słyszą i czują potężne tchnienie wiosny. Tylko oni nie chcą wyjrzeć poza mury zaczadzone dymem kominów fabrycznych, poza okna dancingu, poza asfalt udeptany chodników. Tylko oni dlaczegoś pozostają niewolnikami miasta, nie biorą udziału w wielkiem dorocznem święcie Przyrody.

Potem dopiero, gdy kwiaty zwiędną, gdy liście żółte zaczną spadać z suchych gałęzi, gdy spadnie pierwszy śnieg — zaczną żałować, że jeszcze jedną wiosnę, że jeszcze jedne lato zmarnowali, nie korzystając z tych cudownych darów Bożych, jakiemi są słońce, powietrze, woda i ruch...

Żałować, oczywiście, będą nie wszyscy. Bo jedni nigdy nie rozumieli, co tracą, jakich pięknych stron życia nie znają — a drudzy już od końca zimy się szykowali i teraz dzień w dzień żeglują, wiosłują czy pływają na morzu, na jeziorach, na maleńkich zacisznych rzeczułkach, schowanych w gęstym lesie...

Tych drugich jest jednak bardzo mało, jest śmiesznie mało; tych pierwszych — tłum niezliczony, nieprzebrany. Żeglarzy, wioślarzy, pływaków, czy to udział biorących w zawodach, czy to uprawiających sport swój turystycznie — jest tylko szczupła garstka, w stosunku do miljonów, smażących się w zaduchu benzynowym ulic.

Referat turystyki, utworzony przy Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich i Polski Związek Kajakowy, ma przed sobą pole działania obszerne, możliwości ogromne i zaprawdę nęcące: otworzyć oczy tym wszystkim ślepym, zdobyć ich.

Tych starszych, co to uporczywie trzymają się zdala od Przyrody, a więc i od Zdrowia, i tych młodszych, co to jeszcze dowiedzieć się i poznać nie mogli.

Na pierwszych ewentualnie możnaby już machnąć ręką. Sami sobie winni. Ale o młodzieży trzeba pomyśleć, trzeba jej pomóc, trzeba ją skierować. Oto przychodzą wakacje. Te wszystkie młode stworzenia, co to z bram szkolnych rozigraną hurmą wybiegną — trzeba przyciągnąć do wody. Pokazać ten dobrotliwy ojcowski uśmiech słoneczny na złocistym piasku, kazać wsłuchiwać się w pieśń wiekowieczną wodnej fali i szelest nieustanny drzew. Pokazać im, że świat jest piękny, gdy się nań patrzy z nad rzeki, gdy się nań spoziera, trzymając w ręku długie wiosło wyścigowej łodzi czy wiosełko krótkie kajaka.

Trzeba ich zachęcić do nawiązania bliskiego — nierozerwalnego potem — kontaktu z Przyrodą, kazać im pokochać wycieczki, pełne małych, a tak ożywiających przygód, po naszej cudnej Polsce.

Grunt jest podatny. Młodzież, więcej niż ktokolwiek inny, da się przekonać do rzeczy zdrowej i pięknej. Raz pokochawszy, zostanie wierną nazawsze. Tylko—trzeba ją wziąć za rękę, przyprowadzić.

Mamy już własne, krajowe, wytwórnie łodzi turystycznych i kajaków. Sprzęt jest więc łatwiejszy do uzyskania i nie tak drogi, jak dawniej. Tembardziej powinniśmy położyć większy nacisk na propagandę turystyki — najśliczniejszej formy podróży i najzdrowszej fizycznie i moralnie formy zapełnienia letnich wywczasów.

Bo kto choćby część życia spędzi w towarzystwie tych niezastąpionych i niezrównanych przyjaciół, jakimi są słońce, powietrze, ruch i woda — nigdy już nie śmie powiedzieć, że nie znał szczęścia.

Wołajmy więc głośno: Wiosna przyszła — bierzcie ją, chwytajcie ją, idźcie na wodę, by się ruszać, by się napawać słońcem, by oddychać czystem życiodajnem powietrzem!

ZBIOROWA WYCIECZKA NA MORZE.

Z okazji dziesięciolecia odzyskania dostępu do morza — ruch turystyczny na rzekach polskich ma się odbywać w sezonie bieżącym pod znakiem morza. Jak w roku ubiegłym ruch ten odbywał się pod znakiem Powszechnej Wystawy Krajowej, dzięki której Poznań stał się dla wioślarzy nielada magnesem, tak teraz — skieruje się on przedewszystkiem na Bałtyk.

Z różnych miejscowości i w różnym czasie pomknie niewątpliwie w ciągu lata cały korowód łodzi oddzielnych, niosących ku polskiemu wybrzeżu nietylko wioślarzy stowarzyszonych, ale także młodzież szkolną i harcerzy.

Niezależnie od wycieczek indywidualnych, których w tym roku należy spodziewać się więcej niż kiedykolwiek, Referat turystyczny P. Z. T. W. zainicjował z okazji radosnej rocznicy, zbiorową manifestacyjną wycieczkę z biegiem Wisły, wioślarzy z całej Polski.

Wszystkiemi wiślanemi dopływami, nad któremi leżą siedziby klubów wioślarskich, niby ogromnym wachlarzem, śpieszyć będą załogi czerstwych wioślarzy i wioślarek ku macierzy polskich rzek, aby na jej wodach połączyć się w wielką flotylę małych łódek; aby długą, propagandową wstęgą różnobarwnych flag klubowych przepasać stare grody nadwiślańskie i zbudzić w nich zainteresowanie sprawami morza i wioślarstwem; aby „w krzepkim porywie polskiego ramienia i ducha" przesunąć się majestatycznie przez Gdańsk, wzbudzić wśród Gdańszczan szacunek dla tego ramienia, i wreszcie — jeżeli pogoda pozwoli — wypłynąć na morze i dotrzeć wzdłuż wybrzeża aż pod Jastarnię, gdzie powstał i zostanie w tym roku otwarty żeglarski ośrodek morski, a potem na Hel, gdzie ma być rozbity na plaży kilkudniowy, odpoczynkowy po tak długiej wędrówce, obóz wioślarzy.

Tegoroczny spływ na morze będzie szczególnie uroczysty nietylko ze względu na morską rocznicę dziesięciolecia, ale także z tego względu, iż będzie on spływem poniekąd słowiańskim. Do Polski bowiem wybiera się liczna wycieczka czechosłowackich wioślarzy-kanoistów, zachęconych zeszłoroczną wędrówką swych czterech rodaków po Wiśle, z której wynieśli oni jaknajlepsze wspomnienia. Czechosłowacja, jak wiadomo, nie posiada tak rozległych terenów wodnych, jak Polska. Tamtejszym turystom, których przecież jest znacznie więcej niż w Polsce, poczyna być już za ciasno we własnym kraju. Dlatego też polskie wody coraz bardziej ich przyciągają. Należy też mieć nadzieję, że coraz więcej naszych pobratymców będzie mierzyło swemi wiosłami Wisłę i inne rzeki polskie.

Dotychczas w wycieczce czechosłowackiej, która odbędzie się równocześnie z wycieczką polską, zgłosiło udział 48 kanoistów, a ponieważ przewidziany jest także udział kilku wioślarzy jugosłowiańskich, więc twierdzenie, że na dziesięciolecie odzyskania dostępu do polskiego morza — spłyną nad to morze słowianie — wcale nie będzie przesadne.

Czechosłowacy zamierzają rozpocząć wycieczkę od Krakowa, dokąd przyjadą koleją Wioślarze polscy mogą rozpoczynać ją z każdej miejscowości nadrzecznej, połączonej drogą wodną z Wisłą, z tym jednakże warunkiem, aby w określonym czasie i w ustalonem miejscu złączyli się z główną flotylą, i aby razem wypłynąć na morze. Najwyższym punktem wycieczki są Mysłowice nad Przemszą, skąd wyruszą 16 lipca ci wioślarze, którzy będą chcieli poznać cały szlak Wisły i którzy pokonają trudności związane z transportem łodzi do Mysłowic. A ponieważ transport koleją łodzi klepkowych jest obecnie dość kosztowny, więc z Mysłowic wyruszą zapewne same składaki.

Według opracowanego programu, wycieczka ma przybyć do Warszawy w niedzielę dnia 27 lipca w godzinach popołudniowych, do Brdyujścia zaś — w niedzielę dnia 3 sierpnia, w którym to dniu, jak wiadomo, odbędą się regaty Związkowe o „Mistrzostwo Polski". Moment ten będzie posiadał dużą atrakcję zarówno dla uczestników wycieczki, jakoteż dla samych regat.

Projekt spływu na morze został bardzo życzliwie przyjęty przez przedstawicieli klubów warszawskich, tworzących Komitet, któremu została powierzona organizacja imprezy. Projekt ten zostanie podany do wiadomości wszystkich wioślarzy zapomocą okólnika P. Z. T. W., wraz z programem marszruty. Jednocześnie otwarte zostaną listy zgłoszeń kandydatów do wycieczki, w poszczególnych klubach. Potem nastąpi formowanie załóg i ostatnie prace przygotowawczo-organizacyjne Komitetu głównego w Warszawie i lokalnych komitetów wioślarskich w miastach nadwiślańskich, w których wycieczka się zatrzyma. Jeżeli impreza ta będzie dobrze zorganizowana, i jeżeli przytem odbędzie się przy pięknej pogodzie, to można już z góry powinszować uczestnikom emocji i wrażeń, jakie z niej wyniosą.

Bądź co bądź, towarzyszyć im będzie sympatja władz i społeczeństwa.

W. Grzelak.

KOŁO ŻEGLARSKIE

WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA WIOŚLARSKIEGO

podaje do wiadomości: że

Dnia 22 czerwca 1930 r. odbędą się regaty międzyklubowe (związkowe) **Warszawa-Modlin**.

Początek regat o godz. 10. Startować mogą wszystkie klasy prócz V.

Kurs dla klasy C od przystani Wojskowego Klubu Sportowego „Żoliborz", dla pozostałych klas, od przystani W. T. W.

Nagrody przejściowe: klasowe (szczegóły w programach).

Zapisy należy zgłaszać do dnia 14 czerwca r. b. do godz. 18 na przystani W. T. W., załączając wpisowe dla kl. S. Zł. 8.—, dla kl. H i M. Zł. 12.—, dla kl. E Zł. 15.—, dla kl. C Zł. 18.—.

Do tegoż terminu winny kluby zgłosić piśmiennie swoich przedstawicieli do Komisji Regatowej, oraz wydelegować jednego z członków do Modlina, celem dopilnowania holowania łodzi.

Programy będą wydawane od dn. 19 czerwca r. b. na przystani W. T. W.

Jachty zostaną przyholowane w dniu regat na przystań klubu.

DIAMONDS SCULLS.

Djamentowe wiosła. Oto szczyt marzeń każdego skifisty, którego ambicja nie kończy się na zdobyciu mistrzostwa rodzinnego Pacykowa. Szczyt, który tylko bardzo małej garstce wybranych staje się udziałem, a z tej małej garstki jeszcze większy wyjątek stanowią skifiści nie - angielscy. Bieg o „Diamonds Sculls" jest częścią składową wielkich dorocznych regat królewskich w Henley, organizowanych w małej mieścinie pod Londynem od r. 1839, a więc od czasu, gdy jeszcze w wielu krajach Europy, dziś słynących z doskonałych wioślarzy, nie śniło się jeszcze o wioślarstwie sportowem.

Od tego czasu najlepsze osady świata pielgrzymują niejako do Henley, aby tam zdobyć złote ostrogi lub przekonać się, jak daleko jeszcze im do doskonałości mistrzów. I nie pomogło zorganizowanie oficjalnych mistrzostw Europy, gdyż i tak Królewskie regaty w Henley pozostały najlepszym sprawdzianem klasy wioślarzy. I mistrz Europy jest mistrzem in partubis, w najlepszym razie mistrzem kontynentu, a niejedna próba mistrza w Henley przekonała, że mimo wszystko Anglicy jeszcze daleko są przed resztą Europy.

Przyczyną takiego stanu rzeczy są specjalne warunki w jakich pracują skifiści i osady angielskie. Członkami klubu są przeważnie ludzie zamożni, którzy, jeśli już zdecydują się trenować, nie czynią nic innego poza trenowaniem, a troska o chleb codzienny, o pieniądze na wyjazd czy trenera, nie mówiąc już o łodzi, jest dla nich kwestją całkowicie obcą. Nie jest też im zbyt trudno stać na straży najczystszego amatorstwa, skoro mają te tysiące funtów angielskich, które pozwalają im spędzać beztrosko dni.

Anglicy, absentując się od mistrzostw Europy, biorą jednak udział w mistrzostwach olimpijskich i kto wie, czy nie czynią tego przez politykę kaptowania osad do startowania w Henley. Czyni się to specjalnie w kierunku osad amerykańskich, które niezbyt chętnie przyjeżdżają do Europy ze względu na szalone koszty. Gdy zaś już przyjadą na mistrzostwa olimpijskie, to start w regatach w Henley wymaga jedynie przyśpieszenia wyjazdu i przedłużenia pobytu w starym kraju, do czego zresztą nigdy nie brak chętnych.

Wracając do Diamonds Sculls, to jest to nagroda wędrowna. Wędrówka jej w myśl postanowień regulaminowych nigdy się nie skończy, gdyż każdy zdobywca tej drogocennej nagrody otrzymuje ją tylko na jeden rok, do przyszłych regat. Nie jest zresztą ta nagroda zbyt drogocenną o ile chodzi o wartość pieniężną i znaczenie jej polega jedynie na tradycji, podobnie jak to jest z puharem Davisa w tennisie. Obok nagrody dołączona jest tabliczka, na której ryje się nazwisko każdorazowego zwycięzcy. Dla pocieszenia jednak dodaje się zwycięzcy skromny puhar wielkości około 1 metra, który pozostaje u niego już na zawsze, na wieczną rzeczy pamiątkę.

Mam jednak wrażenie, że niejeden z wioślarzy zgodziłby się nie otrzymywać już tego wspaniałego puharu, byleby tylko jego nazwisko figurowało na srebrnej tabliczce zwycięzców nagrody. Czy nie mam racji?

Na tabliczce tej wyryto już nazwiska najlepszych skifistów świata. Taki naprzykład słynny na cały świat Guy Nickalls senior zdobył to cenne trofeum w latach 1888—9 — 90 i 1893 — 94, a więc rekord pięciokrotnego posiadania tej nagrody, do którego zbliżył się nieco Jack Beresford junior, zdobywając Diamonds Sculls cztery razy.

Losy nagrody są zmienne, a obok sławnych na cały świat nazwisk spotyka się nazwiska „fuchsów", którzy nagrodę zdobyli tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności.

Dystans biegu wynosi 2100 mtr. pod lekki prąd, a tor ograniczony drewnianemi balami stanowi dla skifisty pewną trudność, gdyż obok szybkości trzeba także umieć zachować linję prostą biegu, czego nie da się powiedzieć o każdym skifiście. Mogą o tem coś powiedzieć słupy w Bydgoszczy, które niejednego skifa mają na sumieniu. A co się przydarzy patałachom, to może się przydarzyć także mistrzowi walczącemu o djamentową nagrodę.

W nowszych czasach, jako fenomen swego rodzaju zjawia się w Henley p. H. T. Blackstaffe, który zdobywa nagrodę w wieku lat 38. Jakżeż mu daleko do Ten Eyka, który wygrał mistrzostwo Ameryki mając lat 17. Jest to dowód co może praca i wytrzymałość. Nie sądźmy bowiem, że sukces tego „staruszka", jak byśmy w Polsce go na-



Fragment z regat wioślarskich na Sekwanie. Zacięta walka 4 osad na 200 mtr. przed metą.

zwali, był przypadkowym i wyjątkowym, Blackstaffe bowiem zdobył pięć razy drugą cenną nagrodę skifistów — mistrzostwo Tamizy t. zw. Wingfield Sculls rozgrywane na dystansie Putney—Mortlake, a uchodzące za mistrzostwo amatorów angielskich. Były to lata 1897, 1901, 1905, 1906 i 1908. W tym ostatnim roku Blackstaffe mając lat 40 wygrywa mistrzostwo olimpijskie w Henley. W kronice Diamonds Sculls dziedziczy po Blackstaffie tron mniej znany kapitan H. W. Darrel, w r. 1908, a więc w roku olimpijskiego mistrzostwa Blackstaffa wygrywa nagrodę A. Mac Culloch, drugi po Blackstaffie w mistrz. olimp., rok później A. A. Stuart, aby wreszcie w r. 1910 oddać berło mistrza w ręce słynnego W. D. Kinneara z Kennsington Rowing Club, który nagrodę tę zdobywa jeszcze raz w r. 1911. Kinnear był tym rzadkim skifistą, że obok zdobycia szeregu najcenniejszych nagród pozostawił po sobie sławę jednego z najlepszych techników wioślarstwa. I do dziś dnia styl Kinneara uchodzi za wzór stylu angielskiego na skifie. Kinnear wygrał mistrzostwo olimpijskie w r. 1912 w Sztokholmie, bijąc o sześć długości Belga Veirmana.

Dwa lata później przechodzą bez większych ewenementów. W roku 1912 mistrzem zostaje E. W. Powell z Vickings Rowing Clubu. Rok później zdobywa nagrodę C. Mac Villy z egzotycznej Tasmannji. Rok wojny przynosi znowu niesłychany wypadek. Diamonds Sculls wygrywa Europejczyk z kontynentu i to z kraju tak dalece różnego od Anglji bo Włoch, Giuseppe Sinigaglia z Societa Canottieri Lario w Como, a więc z klubu, do którego należy mistrz Europy 1927 Michelangelo Bernasconi. Sinigaglia był skifistą pierwszej klasy i niewątpliwie zdobycie Diamonds Sculls w r. 1914 nie byłoby jego ostatnim sukcesem gdyby nie wojna, która go powołała na front i tam świetny ten skifista kończy nie tylko swą sportową karjerę, ale także i życie, oddając je w obronie ojczyzny. Lata 1915—1919 mijają bez regat, a właściwie nie są to regaty królewskie. Niema też biegu o historyczną nagrodę. Dopiero rok 1920 otwiera dalszą kolejkę walk, a pierwszym po wojnie zwycięzcą zostaje znany dziś chyba każdemu wioślarzowi Jack Beresford junior. Junior dlatego, że ojciec jego Jack Beresford senior jest jeszcze do dziś dnia nie tylko czynnym wioślarzem ,ile człowiekiem sportu. Interesuje się bowiem wioślarstwem mimo późnego wieku i dla syna stanowi bodaj największy autorytet, czego dowodem bieg o Wingfield Sculls w r. 1926, gdy bieg właściwie wygrał T. D. A. Collet, lecz został zdyskwalifikowany, a mistrzostwo Tamizy przyznano po raz siódmy z rzędu Beresfordowi. Stary Beresford nie uznał tej decyzji za wystarczającą i zażądał od syna, aby ten udzielił Colletowi rewanżu, jeśli się nie da o samą nagrodę, która była zależna od sędziów, którzy już sprawę przesądzili, to w każdym razie o tytuł lepszego faktycznie skifisty. Jack musiał usłuchać ojca i powtórzenie tego oryginalnego biegu przyniosło zwycięstwo Colletowi.

Lata powojenne przynoszą pewną odmianę od lat przedwojennych. Gdy bowiem przed wojną rzadkością było wygranie biegu przez nie - Anglika, o tyle po wojnie nazwiska obcokrajowców często trafiają się na liście mistrzów. Pierwszym jest F. E. Eyken, który zapoczątkowuje świetną erę wioślarstwa holenderskiego, a specjalnie „czerwonych djabłów" z Delft, wygrywając bieg w r. 1921 w dobrym czasie 8:26. Rok później zjawia się bóstwo Ameryki niepokonany Walter Hoover i bije lekko Beresforda, wygrywając po raz pierwszy i jak dotąd ostatni tę cenną nagrodę dla Stanów Zjednoczonych Ameryki. Dopiero rok 1924 przynosi rozkwit talentu skulerskiego Jacka Beresforda. Wygrywa on trzy razy pod rząd mistrzostwo w Henley



Gunther (Holandja), zeszłoroczny mistrz Europy i triumfator wyścigu Diamonds Sculls w Henley.

a jako ukoronowanie karjery skifisty zdobywa w Paryżu 1924 mistrzostwo Olimpijskie, bijąc Amerykanina Gilmora, który znów rozprawił się z pogromcą Beresforda, Hooverem. Na roku 1926 kończy się łańcuszek sukcesów Beresforda. Przychodzi pewnego rodzaju przeforsowanie, dzięki czemu już w Wingfield Sculls ulega Colletowi, a rok później wogóle przerzuca się na długie wiosła, tam znowu święcąc triumfy.

Rok 1927 przynosi typowe zwycięstwo „fuchsa". Jest nim p. R. Lee z Worcester College Oxford, który chyba najmniej ze wszystkich spodziewał się zwycięstwa. Przez przedbiegi przeszedł coprawda dobrze i doszedł do finału przeciwko nowej sławie Kanady z Argonaut Rowing Club z Toronto Joe Wrightowi. Wright prowadził bieg od startu i wydawał się pewnym i łatwym zwycięzcą. Niestety lewa ręka spowodowała zmianę kierunku. Wright, będąc przyzwyczajonym do szerokich torów Ameryki, nie spostrzegł, że za blisko jest granicznych słupów, a względnie band toru i dalej wiosłował, przeciągając znacznie prawą ręką. Zderzenie się z bandą było mało szkodliwe, lecz Lee skorzystał z chwilowego zatrzymania się przeciwnika i przegonił. Było już za blisko mety, aby Wright nadrobił stratę. To też poszedł do namiotu zalewając się rzewnemi łzami i przeklinając samego siebie. Za to rok później był bezapelacyjnym zwycięzcą w tymże biegu, traktując go jako przygrywkę do mistrzostw olimpijskich, w których startując, musiał się jednak zadowolić dalszem miejscem.

Ubiegły sezon zgromadził wyjątkowo liczną konkurencję do mistrzostwa. Nie brakło sław zagranicznych ze zwycięzcą ubiegłego roku Wrightem, i Holendrem Guntherem na czele. Na starcie pierwszej kolejki stanęło 16 skifistów, co już dowodzi wysokiej wartości biegu. W Polsce bodaj w żadnej konkurencji nie mieliśmy tyle zgłoszeń. Zagranicę reprezentowali Kanadyjczycy Wright i Guest i Holender Gunther. Reszta zawodników to Anglicy (1 szkot). W pierwszym kole zaciętą była jedynie walka Guesta z Hewensem, a najlepszy czas ustanowił Guest mianowicie 8:50 bardzo daleki od rekordu. W drugim kole wyróżnił się klubowy pojedynek między Wrightem i Guestem, w którym zwyciężyła rutyna i siła Wrighta nad techniką Guesta. Blado wypadł olimpijczyk angielski Collet, po-

gromca Beresforda pokonany przez nową gwiazdę Anglji Bradley'a. Ten jednak w półfinale przegrał do Wrighta, podobnie jak lord Tiverton do Gunthera. Tak więc finał Diamonds Sculls rozegrał się bez udziału Anglików, a zwycięzcą został Holender Gunther, ostatni mistrz Europy, w dobrym czasie 8:42 po raz drugi zdobywając cenną nagrodę dla Holandji.

Omawiając zwycięzców tej historycznej nagrody nie sposób pominąć wszystkich tych, którzy się o nią bezskutecznie ubiegali. A było ich oczywiście bardzo wielu. Niemcy, którzy uważają się jedynie za równorzędnych wioślarzy z Anglikami i Amerykanami, nigdy nie potrafili zdobyć się na zwycięstwo w Henley na jedynkach, a skifiści ich przegrywali do drugorzędnych przeciwników. Twierdzą, że jest to skutek odmiennego klimatu angielskiego. Również i Francuzi od czasu do czasu przypominają sobie, że posiadają jedno mistrzostwo olimpijskie na skifie, lecz nie mają szczęścia do Henley. Mistrz Detton, zresztą nieświetny skifista, odpadł w przedbiegach roku 1925. Także i Hoover, który powtórzył swój start w Henley przed kilkoma laty okazał się znacznie poniżej swej mistrzowskiej formy z r. 1922. Znanym na torze jest przeciwnik Beresforda głuchoniemy Gollan, który jednak nigdy nie mógł przegonić swego rywala.

I tak rok rocznie inny mistrz wychodzi z długotrwałych i zaciętych walk o djamentową nagrodę. Najlepsi skifiści jako ukoronowanie swej pracy myślą o niej i pracują, aż nie uda mu się ziścić swych marzeń, lub przekonać się, że o niej myśleć nie można.

Z Polaków jeszcze nikt nie startował w Henley, jako reprezentant Polski, nie brał też udziału w biegu o Diamonds Sculls żaden polski skifista i niewątpliwie jeszcze dużo czasu upłynie, zanim znajdzie się nazwisko Polaka na srebrnej tablicy tej nagrody, niemniej jednak nie trzeba ustawać w pracy i starać się, aby przez liczne starty zagranicą i dobrych trenerów w kraju, a przedewszystkiem przez kształcenie w dobrej technice wyszkolić dobrych wioślarzy godnych startu w królewskich regatach w Henley. Pamiętajmy bowiem, że start w Henley jest nietylko prostym udziałem w sportowych zawodach, lecz udziałem w Mistrzostwie świata, do których kwalifikuje nie tylko dobra fizyczna kondycja, lecz także i duchowe przysposobienie w kierunku fair play, której niektórym naszym początkującym skifistom tak brakuje. Praca nasza musi iść także i w tym kierunku.

W. Długoszewski.

Z Rodziny Wojskowej.

Treningi wioślarskie Sekcji wodnej Rodziny Wojskowej w sezonie bieżącym odbywają się na przystani Wojskowego Klubu Wioślarskiego. Opłata za sezon wraz z szatnią wynosi 30 zł., a wpisowe 20 zł. z rozłożeniem na spłaty miesięczne. Zapisy oraz załatwianie wszelkich formalności jak: zgłoszenia, wypełnianie deklaracyj, tworzenie osad, ustalanie godzin treningu załatwia kierowniczka Sekcji pani H. Kurnicka, Al. Szustra 34 m. 5, tel. 446-36, wtorki, czwartki, soboty godz. 15.30 — 16.30. Treningi pływackie prowadzone będą codziennie w basenie A. Z. S. Park Paderewskiego.



W Berlinie z okazji Kongresu Olimpijskiego, Niemiecki Związek Wioślarski zorganizował w dn. 24 maja r. bież. defiladę miejscowych osad, w której wzięło udział 3.000 wioślarzy.

SEZON WIOŚLARSKI W KRAKOWIE.

Sytuacja sportowa wioślarstwa w Krakowie nigdy nie była zbyt pomyślną, poza krótkiemi czasami przedwojennemi, gdy osady krakowskie stanowiły równorzędną konkurencję dla osad wielkopolskich, pomorskich czy warszawskich. Dziś sytuacja ta zmieniła się wybitnie na niekorzyść Krakowa i z roku na rok widać dalszą dekadencję. Jeszcze w r. 1923 odbyły się wielkie regaty jubileuszowe OWSK z udziałem kilkunastu przyjezdn. osad, lecz już r. 1924 był znacznie słabszym, lata 1925-26 gromadziły zaledwie kilka osad z poza Krakowa, konkurencje zaś, w których te osady startowały, wykazały, że krakowskiemu wioślarstwu bardzo daleko do poziomu klubów stołecznych czy poznańskich. Rok 1927 nie ujrzał żadnych regat, ostatnie wreszcie regaty odbyły się w roku 1928, gdy przyjechały aż dwie osady z poza Krakowa. W roku ubiegłym, organizator regat, OWSK. widział się zmuszonym odwołać regaty, ponieważ w dniu zamknięcia regat dysponował zgłoszeniami jedynie AZS. Kraków, co spowodowałoby konieczność zorganizowania sześciu walk-overów.

Równolegle z niechęcią obsyłania regat krakowskich przez kluby innych miast, idzie także brak częstszych startów osad krakowskich poza miastem rodzinnem. Bodaj, że ostatni raz widzieliśmy osadę OWSK. w Bydgoszczy w roku 1923, a osadę AZS. Kraków w 1925, lata więc bardzo już dawne. Jako konsekwencje takiego stanu rzeczy idzie stałe obniżenie się poziomu wioślarstwa w Krakowie. Osady krakowskie nie dysponują ani pięknym stylem, ani dobrą formą. Rzeczy te są im zupełnie obce. Niektórym zaś zupełnie wystarcza, że łódź idzie naprzód i wcześniej czy później dojedzie do jakichś Bielan czy Tyńca.

W sezonie obecnym widać duży ruch na Wiśle. Zasługa to głównie Koła Młodzieży Gimnazjalnej, które w roku bieżącym zgromadziło około 100 członków na przystani i wiosłuje od wczesnego popołudnia do późnego wieczora. Zapał idzie tu w parze z pewnem niebezpieczeństwem, gdyż jedyny instruktor przystani szkolnej i jej kierownik prof. Leszko nie może obstawić swoją osobą tylu osad. Dlatego też osady szkolne bardzo powoli opanowują styl i technikę jazdy na wiośle. W każdym razie Koło Szkolne tworzy potężny rezerwuar dla klubów krakowskich, ponieważ wioślarz raz zacząwszy wiosłować nie opuści tak prędko tego sportu.



Przystań Klubu Wioślarskiego „Gryf" w Bydgoszczy.

Najstarszy klub wioślarski Krakowa Oddział Wioślarski Sokoła jak zwykle późno rozpoczyna swą szerszą działalność. Przyczyną tego jest pora zajęć członków Sokoła, która pozwala na wyjazdy dopiero po godz. 6 wiecz. Wczesną zaś wiosną o tej porze jest już zupełnie ciemno. Poza nielicznym narazie narybkiem członków, Sokół dysponuje czterema osadami regatowemi, które aczkolwiek bardzo surowe jeszcze, zapowiadają, że może ruch sportowy klubu wejdzie na dobre tory. Cztery czwórki pozwolą na obesłanie kilku biegów na regatach organizowanych przez OWSK w jesieni, a jeśli dobrze pójdzie to może jakaś osada ukaże się na wodach warszawskich czy bydgoskich. Poza czwórkami nowicjuszy jeździ para na dwójce ze sternikiem, a dobre postępy tej osady i dobra kondycja fizyczna pozwalają rokować tej osadzie niezłe horoskopy. Nieco gorzej jest ze skifistami Sokoła, których przedtem było dużo. Wł. Długoszewski idzie do wojska na 15 miesięcy, jest więc unieszkodliwiony, Bujwid podobno przeniósł się z powrotem do AZS., nie jeździ jednak wcale. J. Długoszewski narazie na studjach we Lwowie, nie wiadomo więc czy będzie startował, Sadowski zaś nie robi takich postępów, jakich by się spodziewać należało i nie dysponuje temi zaletami, które powinny cechować dobrego skifistę. Niewątpliwie jednak biegi skifów w tej czy owej klasie będą przez OWSK. obsadzone.

Poza działalnością sportowo-regatową, OWSK. przejawia dość silną działalność organizacyjną. Jedyny OWSK. urządził podniesienie flagi w dniu 3 maja i zorganizował poświęcenie nowych łodzi: dwie czwórki klepkowe półwyścigowe, wykonane w warsztatach Urbaniaka w Poznaniu, jedną dwójkę spacerową roboty klubowej i skifa od Pirscha z Berlina. Jedną z czwórek ochrzszczono imieniem „Rowiński', ku uczczeniu zasług długoletniego prezesa Sokoła w Krakowie d-ra Rowińskiego, który właśnie obchodził czterdziestolecie swej pracy w Sokole. Druga czwórka otrzymała nazwę „Pusłowski", ku uczczeniu zasług prezesa Oddziału hr. Pusłowskiego, dwójka otrzymała nazwę „Saper", na pamiątkę długoletnich i serdecznych stosunków z 5 Baonem Saperów, wreszcie skifowi nadano nazwę „Włodek", od imienia trzechkrotnego Mistrza Polski Wł. Długoszewskiego. Cała uroczystość sprawnie zorganizowana zebrała sporo publiczności, a teren w pobliżu mostu potęgował znaczenie propagandowe tej uroczystości, zwłaszcza wobec defilady jedenastu łodzi, która zakończyła całą uroczystość. Wzięli w niej udział oprócz jubilata d-ra Rowińskiego także i hr. Zamoyski, prezes Związku Stowarzyszeń Sokolich w Polsce, Inż. Bobkowski, prezes PZN., płk. Wanicki, dowódca 5 Baonu Saperów i wiele innych osób.

Nie obcą pozostała także Sokołowi działalność rozwijającego się obecnie sportu kajakowego, stworzono bowiem Koło kajakowców, którzy, korzystając z daleko idących ulg gospodarczych, zapewnione mają znacznie lepsze warunki pracy, niż je mieli dotychczas. Ruch ten mimo pewnej indolencji organizacyjnej, jaką dotychczas można było zauważyć, rozwija się faktycznie bardzo dobrze, czego dowodem jest wzrastająca liczba kajaków w Krakowie. Liczne wycieczki, których już dokonano, dają zapowiedź ruchliwego sezonu głównego w lipcu i sierpniu.

Sekcja Wioślarska Akademickiego Związku Sportowego w Krakowie ogranicza się do działalności spacerowej. Znaczną zasługą tego klubu jest wciągnięcie dużej ilości akademików do sportu wioślarskiego, którzy znajdują możność przewiosłowania kilkunastu kilometrów dziennie na świeżem powietrzu i w miłych stosunkach towarzyskich. Sportowo natomiast AZS. milczy. Nie widzieliśmy ani jednej osady regatowej, a liczni skuliści ujeżdżający tak na skulingach klepkowych jak i na skifach nie robią wrażenia trenujących, lecz jeżdżących dla spaceru; w każdym razie styl i forma wskazują na to. Wątpić należy, czy którykolwiek stanie do regat choćby krakowskich. Trenująca dwójka bez sternika nie przedstawia narazie znaczniejszych walorów poza zapałem. Konieczną jest zmiana stylu, o ile osada ma osiągnąć pierwszorzędne wyniki.

Wojskowy Klub Wioślarski w ostatnich czasach rozpoczął ożywioną działalność. Trenują nietylko starsi członkowie klubu, ale także i młodzież z organizacji P. W. Jak narazie WKW. ogranicza się do ruchu ćwiczebno-spacerowego, liczyć się jednak należy, że zeszłoroczny początek pracy sportowej na regatach OWSK., niewątpliwie jest zapowiedzią dalszego rozwoju w tym kierunku.

Oprócz wymienionych trzech klubów i Koła Młodzieży rozwija swą działalność w zakresie wioślarstwa Sekcja Wioślarska Żydowskiego Klubu Sportowego Makkabi i wypożyczalnia łodzi. Jeśli wspominamy o tych dwóch placówkach wioślarstwa to tylko dlatego, że udawadniają one, że mieszkańcom Krakowa nie obcy jest sport wioślarski i że tylko specyficzne warunki, w jakich wioślarze krakowscy pracują, jest powodem chwilowego zastoju.

Tylko rozwinięcie planowe szerszej działalności, takiej, którąby wymagała natężenie wszystkich sił klubowych może uratować wioślarstwo krakowskie od marazmu i zagłady, które mu niewątpliwie w dzisiejszym stanie rzeczy grożą. Periculum ante portas.

W. D.

Z Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

Na przystani W. T. W. odbyła się miła uroczystość wręczenia świadectw z ukończenia kursu obrony przeciwgazowej kilku członkom klubu, przez Stołeczny Komitet Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Kurs został zorganizowany dzięki staraniom i z inicjatywy wiceprezesa W. T. W. Dr. Juljana Ślaskiego.

Wręczenie dyplomów odbyło się w obecności prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. p. Min. Eberhardta, wiceprezesa Stołecznego Komitetu Dr. Rydzykowskiego, Zarządu W. T. W. i licznie zebranych wioślarzy.

Uroczystość poprzedziły przemówienia prezesa W. T. W. Inż. L. Skulskiego, inicjatora kursu wiceprez. W. T. W. Dr. J. Ślaskiego. Następnie Dr. Rydzykowski i prezes Koła Senjorów Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego M. Malinowski wręczyli odznaki i dyplomy uczestnikom kursu. Dyplomy otrzymali: Patek Wł., Janiszewski J., Pogoda W., Cichocki R., Szumski H., Klim W., Ochocki M., Jakubowsko Br., Szlaszewski H., i Goldsteinówna H.

Na zakończenie przemawiał prezes L. O. P. P. Inż. Eberhardt i Dr. Rydzykowski, którzy zachęcali wioślarzy do zapisywania się do Ligi i uczęszczania na wykłady.

W imieniu uczestników kursu podziękował przedstawicielom L. O. P. P. Szumski H., który w pięknych słowach podkreślił znaczenie obrony przeciwgazowej dla Rzeczypospolitej.

Zainicjowane przez wiceprezesa W. T. W. Dr. Ślaskiego pierwsze Koło wioślarskie L. O. P. P. powinno być przykładem do naśladowania dla innych klubów.

Z Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie.

Dnia 1 b. m. odbyły się wewnętrzne regaty Klubu „Wisła", które miały przebieg następujący:

Bieg I. Czwórki dębowe: Pierwsza przybyła osada pod sterem W. Kalinowskiego, wioślarze: Kozera, Bekiesz, Chic, Dzięcioł w czasie 9.22,5. 2) osada pod ster. J. Zglińskiego w czasie 9.52.

Bieg II. Czwórki cedrowe: 1) os. pod sterem Z. Pomijalskiego, wioślarze: Hauton, Szrejder, Stanis, Ostrowski, czas 8.36,5. 2) os. pod ster. Retkego w czasie 8.37,1/5.

Bieg III. Dwójki podwójne cedrowe: 1) os. pod sterem M. Boczkowskiego, wioślarze: Miller i Jesionkiewicz. Czas 10.12. 2) os. pod sterem Kruszewskiego w czasie 10.26,2/10.

Bieg IV. Jedynki klepkowe: 1) Z. Młynarski — czas nienotowany, 2) Rybicki — czas nienotowany.

Bieg V. Czwórki cedrowe: 1) os. pod sterem J. Zglińskiego, wioślarze: C. Młynarski, Szabelski, Frydrych, Grochal — czas 8.3; 2) os. pod sterem M. Kałędkiewicza — czas 8.52.

Bieg VI. Czwórki dębowe: 1) os. pod ster. Z. Szprengera, wioślarze: Waszczuk, T. Szymański, Chrapkowski i Chrapkowski w czasie 8.49,3/5. 2) os. pod sterem R. Taffa w czasie 8.52,2/5.

Bieg VII. Dwójki podwójne cedrowe: 1) os. pod sterem S. Szymkowskiego, wioślarze: Bętkowski i Kopczyński w czasie 9.46,3/5; 2) os. pod sterem J. Ślesickiego w czasie 9.56.

Bieg VIII. Czwórki wyścigowe: 1) os. pod sterem M. Kałędkiewicza, wioślarze: Stehrn, A. Hytrek, W. Hytrek, Burman w czasie 7.54; 2) os .pod sterem Z. Młynarskiego w czasie 7.58.

Bieg IX. Dwójki podwójne cedrowe: 1) os. pod sterem Lewińskiego, wioślarze: Pomijalski, M. Kałędkiewicz w czasie 10.8; 2) os. pod sterem T. Szlaszewskiego.

Do najciekawszych należały biegi: II, wygrany po zaciętej walce na całym torze, zaledwie o dwa metry, oraz VI, w którym osada zwycięska wysunęła się najniespodziewaniej już niedaleko mety.

Z przebiegu regat można stwierdzić, że klub „Wisła" posiada b. dobry materjał na wioślarzy, których cechuje duży zapał i chęć zwycięstwa. Regaty jakkolwiek wewnętrzne były przeprowadzone b. dobrze i odbyły się punktualnie.



Wsiadanie do łodzi wyścigowej wymaga pewnej umiejętności.

JEDŹMY NA MORZE.

Z nastaniem wiosny, każdego wodniaka wyciąga chęć czynu, na szerszą arenę. Już mu nie wystarcza jego rzeka, jego jezioro, marzy o wydostaniu się na szersze wody, na morze. Niejeden z nas buduje jakąś „krypę” by spławiwszy się aż do Gdańska bujać po falach Bałtyku.

Ileż tu jednak pracy, wysiłków, nadziei i kosztów idzie na marne! Nie każdy zdaje sobie sprawę z tego, że łódź wystarczająca na spokojne wody śródlądowe, niechybnie na falach morskich ponieść musi klęskę. Nasze sportowe łodzie na fale się nie nadają, są za wąskie i za długie i zamiast podnosić się na fali, nieomylnie ryją się w niej, nabierając wody więcej aniżeli jej załoga wyczerpać może. Nowe konstrukcje są przeważnie wszystkie wadliwe. Powstały one z ogromnym nakładem dobrych chęci.

Konstruktorzy ich zapominają, że budowa statków morskich ma za sobą tysiącoletnie doświadczenie, że linje i zasady konstrukcyj są od wieków doskonale obmyślane, obliczone i wypróbowane, i że wystarczy sięgnąć do podręcznika budowy łodzi, aby skonstruować coś w istocie dobrego. Trzymając się ściśle wskazówek wypróbowanych nieledwie każdy zbudować sobie może jacht.

Jacht! Gdzież mogę o czemś podobnem myśleć! Wszak to przyjemność dla miljonerów, pomyśli sobie niejeden.

Tymczasem tak nie jest. Zdajemy sobie sprawę co to jest jacht. Wedle nomenklatury żeglarskiej nazywamy jachtem „każdy środek komunikacji wodnej nie pędzony siłą ludzką (a więc wiosłami) i nie służący do zarobkowania”. Każda więc nawet najskromniejsza łódź żaglowa lub motorowa jest jachtem, a właściciel jej może się z dumą nazwać jachtsmanem.

Jacht więc jako środek sportu jest dla każdego dostępny. Najwyższy jednak wymiar przyjemności dać może dopiero jacht, opatrzony choćby najskromniejszem schronieniem, kajutą, uniezależniającą załogę od nocowania na brzegu i umożliwiający jej mieszkanie cały czas na wodzie. Robiliśmy przegląd dziesięcioletniej działalności naszej na odzyskanem morzu; cośmy na polu sportu morskiego uczynili, przyznać musimy, prawie nic. Na lądzie mamy sportowców, posiadających konie wspaniałe, Cadillaci i Lincolny, ale morze nasze jest puste, nigdzie nie zobaczy biało czerwonej flagi na jachcie polskim.

W niedzielę letnią, oczy aż się śmieją na widok zgrabnych jachtów w porcie Helu, ale wszystkie one powiewają krzyżami gdańskiemi na masztach. Coprawda są jednostki, którym nie brak inicjatywy by się od lądu oderwać. Czytaliśmy o rekordowych jazdach „Doris”, o „Carmen”, która pierwsza na pełnem morzu pokazała flagę polską na jachcie, o „Witeziu”, ale ogół społeczeństwa śpi. Nawet sprawione przed kilku laty jachty dla osiedla morskiego stoją bezczynnie. Czyżby tak trudno było obsadzić je amatorskiemi załogami? A tymczasem piękne wybrzeża Danji, Szwecji i Norwegji roją się od jachtów niemieckich, duńskich i skandynawskich. Wszystkie flagi powiewają na wietrze, tylko brak tam polskiej.

Pamiętajmy, że żaden sport tak nie kształci ciała i charakteru, jak sport żeglarski na morzu, gdzie człowiek walczyć musi z wszechpotężną przyrodą, a pomoc znajdzie tylko w samym sobie.

Powie ktoś: Dobrze, chętnie będę żeglował, ale to sport drogi, a ja mieszkam daleko od morza. Tak nie jest. Postaram się wykazać to cyframi. Dać zbudować jacht nowy, przypuśćmy tak duży, by pozwolił czterem osobom mieszkać na nim stale, kosztuje dość dużo, jednak nie wiele więcej, niż Ford. Ale dla amatora jest aż za dużo dobrych używanych łodzi do wyboru. Pamiętać należy, że jacht to nie samochód. Dobrze zbudowany jacht po 15 czy 30 latach życia, może być tak dobrym jak nowy, a cena jego wynosi tylko ułamek nowego. Więc cena kupna za nowy byłaby około 12 tys. zł., używanego jakieś 2 — 5 tys. (cena motocykla). Utrzymanie roczne nie wyniesie dużo. Przechowanie przez zimę, około 500 zł., odmalowanie, wymiana zużytych lin i innego drobnego sprzętu 200 zł. Łatwo obliczyć, że cały roczny koszt z oprocentowaniem kapitału, amortyzacją i kosztami będzie daleko niższy od kosztu utrzymania samochodu, a nawet skromnego motocyklu. Zważyć dalej należy, że przy trochę większym jachcie, oszczędza się kosztów hotelu, restauracji, co wyniesie poważną kwotę.

Ależ ja nie będę mógł jachtem żeglować całe lato! Urlop, zajęcia zawodowe nie pozwalają mi na więcej niż tygodniowy pobyt na morzu! Nic łatwiejszego, jak ominąć tę trudność i wyzyskać ją, do ułatwienia wykonywania tego sportu.

Twórzmy spółki. Jeżeli na jachcie mieszkać może cztery osoby przez cztery tygodnie, to przez dwumiesięczne wakacje zmieścić się na nim może osiem osób. Stwórzmy spółkę z ośmiu, a koszty podzielone między nich, będą tak nieznaczne, że je każda kieszeń znieść potrafi. A lato na morzu trwa dłużej, niż dwa miesiące. Już w maju, aż do końca września żeglować można z przyjemnością. Bałtyk w tych miesiącach spokojny i ciepły, a wczesnym latem wiatry wschodnie popędzą nas szybko do wysp duńskich.

Pierwsza spółka jachtowa powstała przed laty pięciu, ma wspólników ludzi mieszkających w Wilnie i w Krakowie, a więc dość daleko od morza. Mimo to daje swym członkom zadowolenie i ich jacht co roku na dalekie wywozi ich morza.

A więc do czynu, wspólnemi siłami, nie oglądając się na jakieś „społeczne” fundusze, idźmy na morze. Nie jesteśmy szczurami lądowemi.

Jan I. Fischer.



Barka piaskarzy pod żaglem, na Wiśle w Warszawie.

Z DOŚWIADCZEŃ JACHTU „FIRECREST"

Dnia 26 lipca 1929 r. zakończył w Hawrze swą podróż naokoło świata Alan Gerbault. Wyruszył na swym jachcie „Firecrest" na wiosnę 1924 r. z Cannes, przeszedł tysiące przygód, nie tracąc nigdy spokoju ducha. Do wyprawy przygotowywał się rok zgórą, żeglując bez względu na pogodę, wyruszył zaś dopiero wtedy, gdy nabrał pewności, że nie zawiodą go siły fizyczne i moralne. Był więc doświadczonym żeglarzem, co nie uchroniło go od popełnienia szeregu błędów, które dopiero stopniowo naprawiał. Warto przyjrzeć się im bliżej i skorzystać z doświadczeń tego dzielnego żeglarza.

Wyruszył w podróż z żaglami i takelunkiem w stanie nie nasuwającym podejrzeń. Mimo to okazuje się wkrótce, że już w pierwszych dniach drogi niektóre liny pękają, zaś zmorą przy żegludze przez Atlantyk staje się naprawianie żagli, które drą się ustawicznie. W ciągu dalszej podróży sprawa polepsza się wskutek nabycia nowych żagli, tem niemniej omal nie wywołują one katastrofy koło wyspy Wallis, a w czasie pobytu na wyspach Zielonego Przylądka Gerbault zmuszony jest jeszcze raz zamawiać grot, gdyż poprzedni stał się nie do użytku. Liny również bywają wymieniane, mimo to pęknięcie grotszkota koło wyspy Asau (archip. Samoa) również przypadkiem tylko nie pociągnęło za sobą bezpośrednich złych skutków.

Gerbault stwierdza, że niewątpliwie takelunek jego mógłby być w lepszym stanie, lecz nie było możności zaradzić temu, gdyż zużywał się (wskutek warunków atmosferycznych) nadspodziewanie prędko, a składy portów Oceanji zawiodły oczekiwania. Podobnie należy wspomnieć o zawodach, jakie spotykały Gerbaulta ze strony niesumiennych ludzi. Zwijak grota dostarczony w ostatniej chwili z gorszego materjału i mniejszych wymiarów, niż był zamówiony — pęka przy pierwszym sztormie. Beczka „solonej wołowiny" była — poza górną warstwą — napełniona kośćmi i tłuszczem. Gruntowny remont w New Yorku był uczyniony tak niesumiennie, że po przybyciu na Bermudy musiał być dokonany na nowo, gdyż jacht brał wodę przez pokład i burty w sposób niepokojący, a za cenę owych remontów można było wybudować sobie zupełnie nowy statek! Te doświadczenia nie poszły na marne — w dalszym ciągu widzimy, że żeglarz ufa tylko sobie i dobrze na tem wychodzi. Dalej zaś już przebycie Atlantyku przekonało Gerbaulta, że obsługiwanie samemu jachtu takiego jak „Firecrest" (8-tonnowy, długość 11 m., w l. w. 9 m., szerokość 2,6 m.), wymaga wielkiego wysiłku fizycznego, to też przyznaje, że gdyby miał budować statek umyślnie na podobną wyprawę, uczyniłby go znacznie mniejszym (5 tonn, wymiary 8,5 × 2,8 m.). Wolno przypuścić, że dalsza droga nie dała powodu do zmiany zdania. Podobnie dwa iluminaty i dwie luki do tego stopnia dały się we znaki, stale przepuszczając wodę, że na przyszłość Gerbault uważa za konieczne ograniczyć się do jednej jedynej — niezbędnej — luki.

Teraz przechodzimy do typu takelunku. „Firecrest" był początkowo kutrem gafowym z długim bugszprytem (więcej niż 3 m.). Wprowadzenie noku gafu pomiędzy topliny przedstawiało dla jednoosobowej załogi niezwykłe trudności. To też po przebyciu Atlantyku takelunek gafowy został zastąpiony trójkątnym (bermudzkim), zaś bugszpryt skrócony o 90 cm., co było niewielką poprawą; Gerbault uważa słusznie za „ideał" jacht bez bugszprytu, ale na radykalniejszą formę nie mógł sobie pozwolić ze względu na zrównoważenie żagli (nie byłoby to możliwe bez przesuwania masztu ku rufie). Że czasem nawet bugszpryt przydać się może, przekonał się Gerbault pewnej nocy, zderzywszy się z jakimś statkiem: bugszpryt odegrał rolę buforu, a choć uszkodzona została przytem część pokładu, należy sądzić, że znacznie gorsze skutki wywołałoby bezpośrednie zderzenie sztaby jachtu z żelaznym korpusem parowca (niema tego złego, coby na dobre nie wyszło).

Dalej stwierdził Gerbault, że typ jachtu w rodzaju „Firecrest" — konstruowany na regaty — nie jest bynajmniej wygodny do dalekich wypraw. Taki typowy jacht angielski, wąski i głęboko zanurzający się, ma początkową stateczność niewielką i b. łatwo pochyla się już przy niewielkiem podmuchu. Tymczasem niewątpliwie łatwiej jest chodzić po podłodze czy pokładzie poziomym, niż stale pochylonym. „Firecrest" miał sztabę prostą, to też łatwo „dziobał" wodę bugszprytem i nie należał do jachtów żeglujących „sucho" — bez ustawicznego brania wody na pokład. Na to poradziłaby tylko sztaba łyżkowa i pełniejsze linje z przodu korpusu. Jako jacht wyścigowy, miał „Firecrest" kil dość krótki (choć głęboko sięgający), co dobrze wpływa na zwrotność i „czułość" jachtu, ale te cechy są właśnie przeciwieństwem tego, czego wymagać należy od jachtu do dalekich wędrówek z nieliczną załogą. To też „Firecrest" dużo sprawiał kłopotu. Nieźle trzymał się w dryfie, ale z pomyślnym wiatrem i pełnem ożaglowaniem wymagał koniecznie obecności sternika. Garbault stwierdził, że ostatecznie — używając sztaksla zamiast grota — można przy kursie w trzy ćwierci wiatru pozwolić „Firecrest"-owi kierować się samemu. Oczywiście szybkość była niewielka. Nie wiem, czemu nie stosował foka rejowego —



Allain Gerbault,
na pokładzie swego jachtu.

nieocenionego właśnie w takim wypadku, kiedy chodzi o przesunięcie środka ożaglowania możliwie daleko do przodu.

Teraz nasuwają się jednak wnioski, których Gerbault nie wypowiada, lub wprost sprzeczne z jego zdaniem. Więc przedewszystkiem: takelunek kutra, tak gorąco broniony, jako dający przy stosunkowo minimalnej powierzchni żagli maximum szybkości, nadaje się niewątpliwie do regat. Ale przecież Gerbault nie zamierzał urządzać regat naokoło świata ani bić żadnych rekordów szybkości. Że były chwile, kiedy z przyjemnością ścigał się ze spotkanemi żaglowcami — nic dziwnego, ale to były rzadkie wypadki i naogół mało jest w nim rekordzisty. Wobec tego podobny argument za takelunkiem kutra nie pasuje jakoś do tak zdecydowanego żeglarza - podróżnika. Niewątpliwie zastosowanie takelunku kecza lub yawla pozwoliłoby uniknąć większości kłopotów! Więc np.: jacht szedłby sam z pomyślnym wiatrem po spuszczeniu bezan-żagla; uniknęłoby się zastępowania grota sztakslem. W dryfie trzymałby się niewątpliwie conajmniej równie dobrze. Kuter staje się niemożliwym do prowadzenia w razie konieczności spuszczenia grota lub foka — zaraz trzeba lec w dryf lub iść z wiatrem, gdyż równowaga żagli zostaje odrazu unicestwiona. Kecz lub yawl po stracie jednego z żagli są nadal zdolne do użycia dowolnym kursem. Szczególnie ważną rzeczą byłoby to w naszym wypadku, ponieważ żagle ustawicznie darły się i musiały być reparowane. Taki wypadek, jak np. w kanale wejściowym Asau lub przed rafami zewnętrznemi wyspy Wallis, nie byłby zupełnie niebezpieczny dla statku z dwoma masztami. Gerbault, projektując nowy statek, czyni go znacznie mniejszym w celu zaoszczędzenia wysiłku fizycznego. Otóż **pierwszym** sposobem na to jest podział ożaglowania! Sposób ten znany jest oddawna, stosują się do niego jachty wędrowne, by oszczędzić pracy załodze, zaś statki żaglowe — by zmniejszyć do minimum konieczną ilość marynarzy. Śmiało więc można twierdzić, że Gerbault, obstając przy takelunku kutra, nie postępował zgodnie z zasadą oszczędności sił.

Druga sprawa, jaką warto poruszyć, to kwestja liczebności załogi. Fakt, że Gerbault płynął sam, podkreśla jeszcze bardziej wyżej postawiony zarzut nieekonomicznego szafowania siłami jedynego członka załogi, ale nie o to chodzi w tej chwili. Postanowił objechać ziemię sam — wykonał to pomyślnie. Wysiłek zasługujący na wielkie uznanie. Czy, gdyby jednak wyprawa nie osiągnęła zamierzonego skutku, należałoby zmniejszyć owo uznanie? Tak — w razie, gdyby przyczyna była zarazem winą — np. skutkiem braku odwagi, wytrwałości czy umiejętności. Ale należy zdać sobie sprawę, że wyprawa mogła była zakończyć się (tragicznie lub nie), pomimo, że Gerbault spełnił wszystko, co należało! Nocne zetknięcie z parowcem, wypadek na wyspach Zielonego Przylądka i cała masa innych wynikły wskutek tego, że siły ludzkie koniecznie wymagają snu i odpoczynku. Katastrofa na wyspie Wallis była bezpośrednim skutkiem pęknięcia łańcucha kotwicznego. A więc był on za słaby? Widocznie, i Gerbault zgadza się, że można było mieć mocniejszy łańcuch. A więc — jego wina? Nie: gdyż jeden człowiek załogi nie dałby rady cięższemu łańcuchowi. A więc — czynił to, co mógł w warunkach, w jakich żeglował. Inna rzecz jednak, że można stawiać zarzuty owym warunkom. Jeżeli ktoś wyjeżdża ze zbyt słabym łańcuchem dlatego, że cięższego nie uniósłby, to nie jest to skutek siły wyższej: jest to dobrowolne ryzyko wyruszenia samemu tam, gdzie należy być conajmniej we dwóch. Miał szczęście nawet wtedy, gdy spotkały go wypadki. Ale jeżeliby np. na Atlantyku, wpadłszy do wody, nie uchwycił watersztagu — przepadłby, gdy tymczasem mając towarzysza na jachcie mógłby się nie obawiać wpadnięcia do wody. Wogóle chyba wszystkie wypadki mogłyby być uniknięte, jeżeliby nasz żeglarz miał towarzysza — choćby jednego. Ale — był samotnikiem. I to jest przyczyna, która zmusiła go do podjęcia nierównej walki z morzem, walki, która tylko przypadkiem zakończyła się szczęśliwie. Wobec tego chyba uznajmy za zrozumiałą, choć nie usprawiedliwioną, tę okoliczność (tak to należy objektywnie określić), lecz nie zachęcając nikogo do jej naśladowania, żądajmy od żeglarzy, tej zaradności, wytrwałości, siły, woli, odwagi i umiejętności, której świetne dowody złożył Allain Gerbault.

A. Wolff.

P. S. Z przyjemnością stwierdzam, że w artykule o nowoczesnym krążowniku morskim Old Sailor przedstawia sprawę takelunku krążowniczego zupełnie w tym samym duchu, choć oba artykuły powstawały niezależnie od siebie i wychodziły z różnych założeń (tam — teoretycznie, u mnie — wnioski z przykładów praktyki).

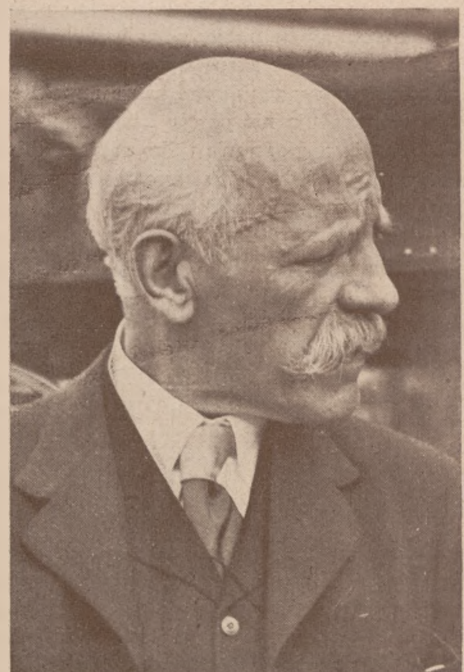
Z Wojskowego Yacht Klubu.

Zapowiedziane żeglarskie regaty Związkowe na 1 b. m. zostały, z powodu przeciwnego wiatru, odłożone na 15 b. m.

Kurs pływania dla nauczycieli.

W Siemianowicach Śląskich w krytej pływalni został zorganizowany przez katowicki ośrodek W. F. wstępny kurs pływacki dla nauczycielstwa szkół powszechnych „Ogniska". Zgłoszonych na kurs kandydatów i kandydatek podzielono na dwie grupy: żeńską i męską.

Ćwiczenia odbywają się dwa razy w tygodniu we wtorki i czwartki i prowadzone są pod kierunkiem sił instruktorskich ośrodka.



Ś. p. Frithjof Nansen.
Najzasłużeńszy badacz i zdobywca stref polarnych.

FRITHJOF NANSEN.

Miarą wartości cywilizacyjnej narodów są w pierwszym rzędzie wartości moralne.

Wpływ, jaki w świecie posiada Norwegja, płynie z wysokiej jakości rasy skandynawskiej. Typ człowieka wychowany wśród niegościnnych skał, w walce z lodowatem morzem — typ Wikinga, — to również nowoczesny Norweg, człowiek z najlepszego kruszcu, silny, nieugięty charakter, potężna indywidualność.

Nansen był pierwszym z najpierwszych.

Dzięki sile moralnej postawił on najpiękniejszy pomnik swej ojczyznie, rasie, ludzkości.

Nansenem szczyci się świat; dumnym jest sport. Gdyż Nansen był sportsmenem z krwi i kości. Sport był najgłębszą treścią jego bogatej duszy. Nansenowi sport zawdzięcza rozwój dwóch sportów królewskich — kajakowego i narciarstwa.

Do roku 1888 w Europie głucho było o jednym i o drugim. Dopiero rozgłos dzieła: „Na nartach przez Grenlandję" i „Życie Eskimosów" zwróciło uwagę ówczesnych sportowców na przedziwne sprzęty sportowe, co otwierały nowe, cudowne horyzonty przed turystyką zimową i wodną. Apostoł powrotu do natury w swem dziele „Życie na swobodzie" pisze, że sport czerpie swą siłę z najgłębszych źródeł natury, skąd płyną wszelkie wartości składające się na piękno życia. Sam był potwierdzeniem tej prawdy. Mimo najżywszego kultu powrotu do natury, nie był nieokrzesanym prostakiem. Łącząc w przedziwną harmonję umiejętność życia prostego z kulturą najwyższej miary, stworzył wspaniały typ człowieka nowoczesnego, o renesansowym zakroju wiedzy, niezwykłej tężyźnie fizycznej i sile moralnej charakteru.

Urodził się 1861 w Stove Froën, koło Oslo.

Jako młodzieniec z zapałem studjuje nauki przyrodnicze. Rok 1882 jest przełomowym w jego życiu. Na żaglowcu „Viking" wyjeżdża na połów fok. Cztery miesiące spędza na Oceanie Lodowatym, poznaje morze i ciche lodowe pustynie. Arktyk rzuca nań swój nieodporty czar. To też porzuca studja nad umiłowaną zoologją, poświęca się jedynie sprawie badań polarnych. Dzięki pomocy kupca kopenhaskiego Augusta Gamela podejmuje podróż do wnętrza Grenlandji. Wnętrze to było zupełną zagadką, rozwiązanie jej postawił sobie jako cel młody polarysta.

W maju 1888 r. z portu angielskiego Leith odpływa do Grenlandji, a 16 sierpnia w towarzystwie Sverdrupa oraz dwóch Norwegów i dwóch Lapończyków wyrusza w pochód.

Po twardej walce z prądem i krą, wchodzą w krainę lodowca. Zaopatrzeni w narty przechodzą niegościnny ląd i docierają po dniach 40-tu do osady Godhavn.

Rezultatem tej śmiałej wyprawy, w stylu Wikingów, są dzieła: „Na nartach przez Grenlandję" i „Życie Eskimosów". Nansen zyskuje sławę w świecie. Data wyprawy grenlandzkiej dla sportu jest historyczną.

Rok 1888, to początek sportu narciarskiego na kontynencie Europy.

Podróż „Frama" jest bodaj najpopularniejszą książką polarną świata. Dzieło „Wśród nocy i lodów" tłomaczone na wszystkie języki kulturalne świata, cieszyło się niebywałą wziętością.

Na przeszkodzie w dotarciu do bieguna północnego stała ruchoma powłoka kry, uniemożliwiająca dotarcie statkom do upragnionego punktu.

Zaobserwowane jednak dziwny fakt. Wyprawy niemieckie Petermanna stwierdziły, że drzewo syberyjskie prąd morski przynosi nad brzegi Grenlandji. Gdy w roku 1881 zginął okręt polarny „Jeanette" u ujścia Leny, a w lat parę znaleziono szczątki jego wyrzucone na brzegi grenlandzkie, Nansen postawił hypotezę, że przez biegun płynie prąd niosący wody od cieśniny Behringa ku Europie. Jeśli więc okręt dostanie się na drogę prądu u wybrzeży syberyjskich, to niesiony wraz z krą po przez biegun, dotrze do Europy; koncepcja Nansena wydała się szaleństwem.

Przy poparciu finansowem norweskiego społeczeństwa, buduje Nansenowi, Colin Arcter słynnego „Frama". 24 czerwca 1893 r. „Fram" opuszcza Oslo, a 21 lipca Tromsö, ruszając na wschód wzdłuż wybrzeży Syberji. Dwa miesiące posuwa się „Fram" walczą z oceanem, aż wreszcie na północ od wysp Nowej Syberji zdaje się na łaskę i niełaskę prądu biegunowego, jako cząstka wielkiej kry. Przeszło półtora roku trwa wędrówka, poczas której przeprowadzane są ścisłe naukowe badania meteorologiczne, biologiczne, prądów i t. d. Wreszcie Nansen widząc, z obliczeń, że „Fram" posuwa się zbyt wolno i droga jego nie wiedzie przez sam cel wyprawy — biegun, waży się na projekt szalony. Postanawia zdobyć biegun pieszo. Wraz z por. Johansenem rusza zaopatrzony w 3 sanie, dwa kajaki, 28 psów i prowiantu na 100 dni w ryzykowny pochód.

Niestety trudności nie pozwalają zdobyć bieguna.

Z odległości 450 km. od celu, dotarwszy do 86° 13' 30" szer. północnej, musi zawrócić.

Po 107 dniach samotnej wędrówki, pełnej bezprzykładnych przygód, dociera wreszcie do lądu Franciszka Józefa. Tu zimuje w chatce skleconej na poczekaniu. Żywiąc się mięsem upolowanych niedźwiedzi. Wiosną ruszają dalej. Spotyka ich katastrofa — stają chronometry — znaczy to śmierć. Tu jednak przychodzi w pomoc — „łut szczęścia" — jakie zawsze odważnym sprzyja.

Nansen z Johansonem spotykają angielską wyprawę polarną Jacsona, która ratuje dzielnych podróżników. „Fram" tymczasem pod wodzą Sverdrupa walczył dzielnie i dotarłszy do 85° 57' szer. północnej, zawędrował wraz z prądem na południe, wyzwolił się z pierścienia kry i wrócił w pełni triumfu do ojczyzny, wioząc materjał bezcennej wartości naukowej — rezultat paroletniej tułaczki wśród lodów Arktyku.

Okryty sławą Nansen zostaje profesorem zoologji uniwersytetu w Oslo. Głównem jego zajęciem nie przestają być jednak badania polarne.

Wczasie wielkiej wojny wyzyskuje swą popularność, by nieść pomoc najbardziej poszkodowanym. Staje na czele akcji pomocy dla jeńców wojennych, a po wojnie jako komisarz Ligi Narodów — przez t. zw. komitet nansenowski ratuje ofiary rewolucji, przygarniając rozbitków wielkiej wojny, roztaczając nad niemi troskliwą opiekę.

Takie są pokrótce opowiedziane dzieje pierwszego obywatela świata, który całą swą wielkość zawdzięczał przymiotom charakteru; niezwykłej odwadze, prawości i sile moralnej.

Tonny.

Z nad morza polskiego.

W ośrodku morskim w Jastarni będą zorganizowane obozy:

1) dla młodzieży harcerskiej;

2) dla członków klubów żeglarskich.

Program kursów obejmuje żeglowanie na małych jachtach sportowych oraz kilkudniową podróż najlepszych żeglarzy na wyspę Bornholm.

Czas trwania kursów obliczono na 3 tygodnie każdy. Organizuje je Wojskowy Yacht-Klub przy pomocy Państwowego Urzędu W. F. i P. W., z gen. Zaruskim jako kierownikiem na czele. Tegoroczny obóz będzie doświadczalnym w kierunku ustalenia przyszłych programów.

W lipcu i sierpniu r. b. przewidziane jest urządzenie ogólnopolskich egzaminów żeglarskich dla uzyskania patentów na prawo żeglugi na morzu.

* * *

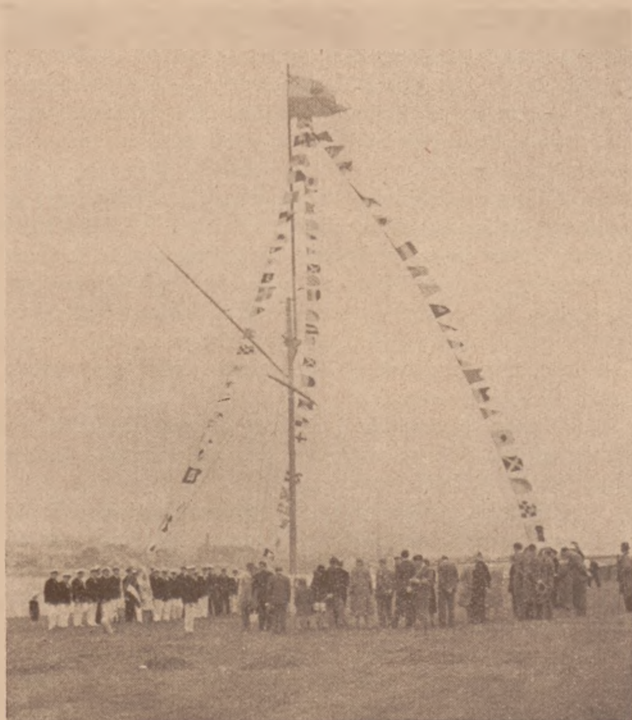
Na terenie Wielkiej Gdyni na przepięknych polankach Radłowskich nad brzegiem morza powstaje ośrodek sportowy, który ściągnie i zwiąże z Gdynią ruch turystyczny i sportowy.

Regaty wioślarskie, zawody krajowe i międzynarodowe, zawody lekkoatletyczne i piłkarskie, konkursy hippiczne i wyścigi konne, oraz tym podobne atrakcje prawdopodobnie przyczynią się do znacznego rozwoju ruchu turystycznego w Gdyni.

W najbliższym czasie Liga Morska i Rzeczna zamierza stworzyć nad brzegiem morza dom klubowy i przystań wioślarską.

Na terenie Gdyni zamierzają również oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej całego kraju zbudować wzorowy dom turystyczny dla wycieczek z całej Polski.

Większa część tego programu zostanie prawdopodobnie zrealizowana już w roku bieżącym. Gdynia w ten sposób stanie się ośrodkiem życia sportowego całego Pomorza.



Podniesienie bandery w Yacht Klubie Polski na przystani w Warszawie.

Z Yacht - Klubu Polski.

Dnia 25 maja r. b. odbyło się uroczyste podniesienie bandery klubowej, w obecności Dyrektora Departamentu morskiego Nosowicza jako przedstawiciela p. ministra Kwiatkowskiego, radcy Barańskiego, komisarza Pinińskiego, oraz Inż. Nieciengiewicza jako przedstawiciela p. prezydenta miasta Inż. Słomińskiego, przedstawicieli prasy i delegatów klubów wioślarstkich i żeglarskich stolicy.

Pierwszy przemówił do zebranych komandor Y. K. P. mecenas W. Szadurski, podkreślając, że Oddział Yacht-Klubu Polski śródlądowy w Warszawie jest tylko etapem do wyjścia na morze, co jest głównym celem działalności. Oddział morski Yacht-Klubu Polski istniejący w Gdyni da możność swoim członkom już w r. b. żeglowania po morzu.

Jednocześnie mówca podkreślił wielkie zasługi p. Ministra Kwiatkowskiego, wybitnego wyraziciela polityki morskiej, dzięki któremu urzeczywistniono wiele rzeczy, dających możność żeglarzom polskim wyjścia na morze.

W odpowiedzi zabrał głos dyrektor Nosowicz, dziękując Yacht-Klubowi Polski za godną współpracę w urzeczywistnieniu idei morskiej.

Następnie przemawiali: w imieniu p. prezydenta miasta Inż. Nieciengiewicz, komandor Wojskow. Yacht-Klubu Mjr. M. Osiński, oraz delegaci bratnich klubów żeglarskich i wioślarskich.

Na zakończenie uroczystości wyjechały na Wisłę wszystkie jachty znajdujące się w porcie klubowym, tworząc na szarych falach Wisły piękny widok rozpostartych skrzydeł żagli. Warto podkreślić, że Yacht-Klub Polski posiada obecnie w stolicy najpiękniejszy hangar na łodzie i b. ładny budynek klubowy.

Sport żeglarski w harcerstwie.

Związek Harcerstwa Polskiego pragnąc sport wodny na terenie harcerstwa postawić na odpowiednim poziomie, w porozumieniu z P. U. W. F. i P. W. organizuje szereg kursów żeglarskich. Kursy te mają na celu wyszkolenie kierowników samodzielnych jednostek żeglarskich, którzyby w najbliższej przyszłości mogli samodzielnie kierować pracami zastępów i drużyn żeglarskich.

W czasie wakacyj uruchomione będą następujące kursy:

1. **Kurs nad jeziorem Serwy,** na 40 uczestników w czasie od 15.7 do 20.8. Celem kursu jest: przeszkolić w wiosłowaniu i pływaniu, oraz dać przyszłym zastępowym podstawowe wiadomości o żeglarstwie.

2. **Związkowy kurs żeglarski** na 40 uczestników odbędzie się nad jez. Trockiem lub Charzykowskiem (w okolicach Chojnic). Czas trwania od 5.7 do 12.8. Celem kursu jest przeszkolić w żeglarstwie i pływaniu przyszłych kierowników harcerskich jednostek żeglarskich.

3. **Związkowy kurs morski** na 40 harcerzy odbędzie się w Jastarni w ośrodku wychowania morskiego pod komendą generała Marjusza Zaruskiego. Czas trwania kursu: lipiec i połowa sierpnia, w tem dziesięciodniowe pływanie morskie na jachcie „Junak". Kurs ten o poziomie wyższym ma na celu przeszkolenie przyszłej kwalifikowanej załogi morskiej i obeznanie z żeglugą Pomorza.

Terminy zgłoszeń do 10 czerwca. Bliższych informacyj udziela Główna Kwatera, Al. Ujazdowskie 37.

4. **Harcerskie żeglarskie obozy wędrowne.** Dnia 1 lipca wyrusza z Oświęcimia obóz wędrowny na kajakach do Gdyni. Obóz powyższy urządza 39 warszawska drużyna, jednakże mogą w nim brać udział reprezentacje drużyn tych środowisk, przez które obóz będzie przepływał.

14 lipca obóz będzie przepływał przez Warszawę, zaś 23 lipca wyląduje w Gdańsku.

Zgłoszenia przyjmuje Główna Kwatera.

Drugą imprezą turystyczną na kajakach jest obóz t. zw. „Długim szlakiem" z Warszawy Wisłą, Narwią, Bugiem, Muchawcem, Kanałem Królewskim, Piną, Prypecią, Jasiołdą, Kanałem Ogińskiego, Szczarą, Niemnem, Kanałem Augustowskim, Biebrzą, Wisłą do Warszawy. Kościec organizacyjny tego obozu stanowić będzie żeglarska drużyna z Ursynowa.

Początek obozu dn. 5 czerwca.

Trzecią wyprawą wodną będzie obóz 39 warszawskiej drużyny na kajakach i przemyskiej drużyny na szalupie z Drui Dźwiną do Rygi i wybrzeżem morskiem do Estonji i Finlandji, skąd powrót okrętem do Gdyni.

Obóz powyższy organizuje podharcmistrz Edward Heil w Przemyślu, ul. 22 stycznia 49.

Pływactwo w Krakowie.

Zimowa zaprawa pływaków wyda zapewne dodatnie rezulaty sportowe, organizacyjnie zaś może Okręg Krakowski obudzi się z dotychczasowego letargu, jeśli nowoobrany Zarząd z St. Facherem na czele energiczną w tym kierunku rozwinie działalność. Program sportowy Związku przewiduje szereg zawodów, w pierwszym rzędzie mistrzostwa Okręgu w dn. 23, 26 i 27 lipca, rozgrywki water-polo o mistrzostwo Polski, mecz Kraków — Śląsk, oraz szereg propagandowych zawodów w różnych miastach Województwa Krakowskiego, jak Zakopane, Tarnów, Nowy Sącz itp.

Związek będzie miał do dyspozycji trenera zagranicznego i już w tym celu toczy pertraktacje.

Kluby projektują również szereg imprez: Cracovia rozpoczyna sezon zawodami międzyklubowemi w Zielone Święta. Z końcem czerwca odbędzie się trójmecz: Cracovia — IKP. Siemianowice — I Kattow. Schwimmverein, pozatem w programie są zawody międzynarodowe z udziałem niem. Śląska i Koszyc, oraz szereg meczów międzyklubowych. AZS. wznawia tradycyjny swój wyścig „Wpław przez Kraków", Makkabi ma program podobny do programu Cracovii, Wisła i Wawel pracują głównie koło wyszkolenia swego materjału, urządzanie zawodów pozostawiając czołowym klubom krakowskim.

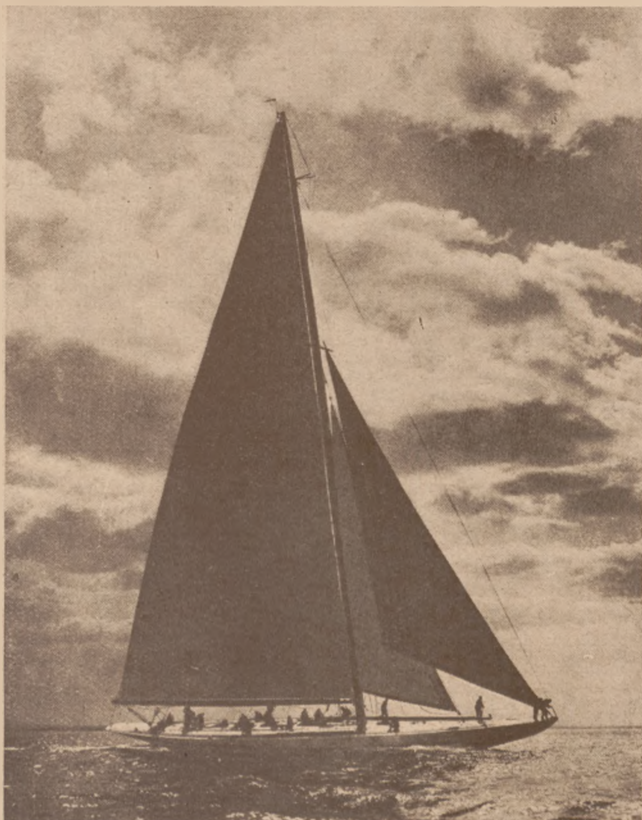
Przechodząc do strony sportowej, to zapewne przewagę mieć będzie w tym roku Cracovia. Zawodnicy przeszli intensywny trening zimowy w YMCA. Posiadanie takich sił, jak Kot, Sieńkowski, Paully, Rouppert zapewniają temu klubowi zwycięstwo. Junjorzy (Litwin, Pawełek, Ramza, Krakowiak) mają świetne wyniki. W sekcji pań reprezentacyjnemi siłami szczególnie groźnemi w sztafetach o mistrz. Polski są Nowakówna, Czaplicka-Rollowa, Laskowska, Sędzimirówna, dalej w skokach Szlezyngerówna i t. d.

Makkabi jest shandikapowana przez brak treningów zimowych. Nieliczne jednostki, które pracowały zagranicą, nie wyrównają przy sposobie punktowania w pływactwie przewagi liczebnej Cracovii. Z wychowanków krakowskich powinni wykazać konkurencyjną formę Schönfeldówna, Schreiberówna, Soldinger i Porański, dabry bramkarz drużyny water-polo.

Luksusowy basen w Berlinie.

W Berlinie otwarty został po 15-miesięcznych robotach luksusowy basen pływacki kryty — największy chyba w Europie. Koszty budowy wyniosły 3½ miljona mk.

Hala pływacka posiada aż 72 okna, przyczem każde okno kosztowało 2 tysiące marek.



Piękny jacht amerykański, który weźmie udział w regatach żeglarskich o puhar Ameryki.



POLSKI ZWIĄZEK PŁYWACKI
WARSZAWA, ŁAZIENKOWSKA 3
TEL. 421-27 KONTO P.K.O. 5.828.

Komunikat Urzędowy Nr. 2/30. **Zarząd.**

1. **Miejsce mistrzostw Polski.** Postanowiono urządzić: Zawody główne o Mistrzostwo Polski w Warszawie, 15, 16 i 17 sierpnia. Zawody długodystansowe — w Gdyni 27 lipca; turniej water-polo: w Krakowie 29, 30 i 31 sierpnia.

   Zastrzega się prawo zmian w terminach zawodów w zależności od uchwał kongresu L. E. N. w Berlinie co do mistrzostw Europy, i od definitywnego załatwienia sprawy meczu z Czechosłowacją.
2. Wzywa się towarzystwa, które ostatnio zmieniły swój adres, do natychmiastowego doniesienia o tej zmianie.

Komunikat Urzędowy Nr. 3/30. **Komisja Sportowa.**

1. **Zmiana programu mistrzostw Polski.** Wprowadza się się nową konkurencję: 200 m. stylem dow. dla panów. Kasuje się sztafety 5 x 50 m. st. dowol. pań i panów, i na ich miejsce wprowadza się sztafety 3 x 100 m. trzema stylami dla pań i panów. Konkurencje zawodów głównych rozłożone będą na trzy dni.
2. **Program mistrzostw Okręgowych** uzupełnia się przez wprowadzenie sztafet 3 x 100 m. trzema stylami dla pań i panów, z pozostawieniem dotychczasowych 5 x 50 m. stylem dowolnym, oraz nową konkurencję 200 m. stylem dow. dla panów, (indywidualną).
3. **Punktacja mistrzostw okręgowych:** Wliczać się będzie do punktacji na zasadach dotychczasowych (art. 31 regul. sport.) konkurencje w klasie I (mistrzowskiej), II i III, oraz w kategorjach młodzików do lat 18 i kategorji starszych, które to konkurencje muszą być obowiązkowo w ramach mistrzostw okręgowych przez poszczególne O. Z. P. urządzane.

   Dla poszczególnych kategoryj stosuje się następujące spółczynniki, przez które przemnaża się punkty zdobyte na zasadach art. 31: dla kat. młodzików, starszych i klasy III — spółczynnik 1; dla klasy II — spółczynnik 2; dla klasy I-ej (mistrzowskiej) — spółczynnik 3.

   Tak więc np. zwycięstwo indywidualne w mistrzostwie stanowi 39 punktów, drugie miejsce ind. w II klasie — 16 punktów, itd.
4. **Zmiana art. 70 regul. sport.** Prawo noszenia orła na kostjumach mają mistrzowie Polski aż do mistrzostw następnych, i zawodnicy reprezentacyjni w ciągu roku od dnia nadania. Mają prawo dożywotniego noszenia tej odznaki zawodnicy, którzy w ciągu trzech lat zdobyli prawo jej noszenia.

   Noszenie orła na kostjumie podlega następującym ograniczeniom: 1) wolno go nosić tylko na kostjumach czarnych, lub ciemno granatowych, wzgl. reprezentacyjnych kostjumach czerwonych; 2) obok orła nie wolno nosić żadnych innych odznak; 3) nie wolno nosić orła na kostjumach o kroju nieprzepisowym; 4) wolno nosić orła nie inaczej jak tylko podczas publicznych zawodów pływackich.

   Pozostałe przepisy art. 70 pozostają w mocy.

Otwarcie sezonu pływackiego w Warszawie.

W dn. 25.V odbyło się otwarcie pływalni przy ul. Łazienkowskiej oraz zawody inauguracyjne dla zawodników niestowarzyszonych. Startowało 56 pływaków. Wyniki techniczne: Starsi 50 mtr. styl dowolny — Miedzik (1 p. szw.) 37,8 sek. przed Wolskim; 100 mtr. styl dowolny — Leśnik 1:59 przed Jondałą; 200 mtr. styl klasyczny — Szelestowski (1 p. szw., znany instruktor sportowy) 3:48 przed Kowalskim. Junjorzy: 50 mtr. — Sobociński 44 sek. 25 mtr. — Sobociński 22 sek. Publiczności około 500 osób.

Tegoż dnia odbyło się otwarcie przystani wioślarskiej Oddziału Strzelców - Marynarzy, połączone z inauguracyjnemi zawodami pływackiemi. Wyniki techniczne: 300 m. — Zajączkowski 4:15 przed Cieślakiem i Bronickim, 2000 m. Cieślak 15:17 przed Werkerem i Ornochem. Zawody odbywały się na Wiśle.



Moment z regat ósemek w Kaliforni.

Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich

Program REGAT MIĘDZYKLUBOWYCH w Poznaniu

W NIEDZIELĘ DNIA 20 LIPCA 1930 ROKU

Bieg 1. godz. 15
Ósemki młodszych. Bieg o nagrodę przechodnią. (Dotychczas nie rozegraną).

Bieg 2. godz. 15,20
Jedynki Młodszych. Bieg o nagrodę przechodnią. (Dotychczas nie rozegraną).

Bieg 3. godz. 15,40
Dwójki podwójne półwyścig. ze sternikiem (nieklasyfikacyjny) Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez p. W. Kostro, Zwyc. w roku 1929 A. Z. S. Poznań.

Bieg 4. godz. 16,10
Czwórki wagi lekkiej (Maksymalna waga osady bez sternika—250 kg.). Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez Pozn. Komitet Towarzystw Wioślarskich Zwyc. w r. 1929 Klub Wiośl. 1904 Poznań.

Bieg 5. godz. 16.30
Czwórki. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez Bank Pozn. Ziemstwa Kredytowego w Poznaniu. Zwyc. w roku 1929 Klub Wiośl. 1904 Poznań.

Bieg 6. godz. 16.50
Czwórki nowicjuszy. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez p. F. Staszewskiego wiceprezesa P. T. W. „Tryton". Zwyc. w roku 1929 Pozn. Tow. Wiośl. „Tryton".

Bieg 7. godz. 17,10
Dwójki podwójne. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez p. W. Mrozikiewicza członka P. T. W. „Tryton". Zwyc. w r. 1929 P. T. W. „Tryton".

Bieg 8. godz. 17,30
Czwórki bez sternika. Bieg o nagrodę przechodnią. (Dotychczas nie rozegraną)

Bieg 9. godz. 17,50
Czwórki młodszych. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez p. Wł. Stopę, prezesa Klubu Wiośl. 1904 w Poznaniu. Zwyc. w r. 1929 Pozn. Tow. Wiośl. „Tryton"

Bieg 10. godz. 18,10
Czwórki półwyścigowe pań. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowana przez p. M. Kellera członka P. T. W. „Tryton". Zwyc. w r. 1929 Pozn. Klub Wioślarek.

Bieg 11. godz. 18,30
Jedynki. Bieg o nagrodę przechodnią. (Dotychczas nie rozegraną).

Bieg 12. godz. 18,50
Ósemki nowicjuszy. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez Pozn. Komitet Tow. Wioślarskich.
Zwyc. w r. 1929 Klub Wiośl. 1904 Pozn.

Bieg. 13. godz. 19,10
Czwórki półwyścigowe. (Bieg dostępny dla wioślarzy, którzy do dnia 31.XII.29. nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych). Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez p. E. Bambera członka T. W. „Polonia". Zwyc. w r. 1929 Tow. Wiośl. „Polonia" Poznań.

Bieg 14. godz. 19,30
Ósemki. Bieg o nagrodę przechodnią ofiarowaną przez p. M. Garsteckiego przewodniczącego P. K. T. W. Zwyc. w r. 1929 Klub Wiośl. 1904 Poznań.

1. Regaty odbywają się zgodnie z nowym Regulaminem Regatowym P. Z. T. W.
2. Regaty odbywają się na Warcie w Poznaniu. Tor 2000 m. na wodzie bieżącej. W biegu pań 1200 m.
3. Termin zgłoszeń upływa w dniu **14 lipca b. r. o godz. 20-tej.** Zgłoszenia należy przesłać na szematach ustalonych przez P. Z. T. W. pod adresem przewodniczącego P. K. T. W. drh. M. Garsteckiego Poznań, Droga Dębińska 3.
4. Wpisowe w wysokości zł. 1,50 od każdego zawodnika należy wnieść równocześnie z zgłoszeniem do P. K. O. Nr. 211 184 na rach. drh. M. Garsteckiego z zaznaczeniem „Wpisowe do regat".
5. Bieg 1, 2, 8 i 11 nie przychodzi do skutku przy zgłoszeniu się tylko jednego towarzystwa.
6. Ewtl. przedbiegi odbędą się w sobotę dnia 19 lipca r. b.
7. Losowanie torów i osad dokona Komisja Sportowa w dniu 14 lipca r. b. o godz. 20-tej.
8. Zebranie Delegatów Sportowych i wydawanie numerów startowych odbędzie się w dniu 18 lipca r. b. o godz. 20-tej na przystani Klubu Wioślarskiego 1904.
9. Kancelarja Regatowa czynna od godz. 16-tej w dniu 19 lipca r. b. na Przystani Klubu Wiośl. 1904.
10. Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym użyczy łodzi w miarę możności Pozn. Komitet Towarzystw Wioślarskich po uprzedniej korespondencji (przed deklarowaniem biegu).
11. Rozdanie nagród w dniu 20 lipca r. b. o godz. 20,15 na Przystani Pozn. Tow. Wiośl. „Tryton".
12. Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu.

SZYBKOŚĆ NA WODZIE.

Londyn, w maju.

Segrave, spocząwszy na laurach nie chce już więcej narażać życia w rekordowych próbach na lądzie. Sądzi on że woda jest daleko bezpieczniejsza, a że ma teraz i zaufanie i stosunki i pieniądze, więc znów zbudował łódź — Miss England II, na niej też chce stanąć do próby pobicia rekordu szybkości. Jego rekord na Miss England I został pobity przez Commodore Gar Wood z Detroit. Próby mają się odbyć 1 i 2 września na rzece Detroit, w pobliżu granicy Kanadyjskiej. Oprócz Segrave'a ma stanąć jeszcze dwuch Anglików na łodziach budowanych w Cowes na rozkaz panny Carstairs. Wszystkie trzy łodzie są prawie wykończone i w tych dniach mają się odbyć pierwsze próby. Miss England II, właścicielem której jest Lord Wakefield ma być próbowana 5 czerwca w Windermere na jeziorze. Jest przypuszczenie, że tym anonimowym donatorem na rzecz zawrotnych szybkości, fundatorem samochodu Segrave'a, jest właśnie Lord Wakefield. Bardzo możliwem jest, że Segreve spróbuje jeszcze w Anglji pobić amerykański rekord, jeżeli tylko wszystko pójdzie dobrze.

Bieg „British International Trophy" odbywa się od roku 1920 w Ameryce. Teraźniejszy rekord został ustanowiony 26 marca 1929 r. — jest nim szybkość 93,123 mile na godzinę, około 149 kilometrów, czyli nie dużo mu brakuje do naszego polskiego rekordu szybkości na automobilu (Liefeld 164 kilometry).

Według przypuszczeń szybkość Miss England II dosięgnie 115 mil (184 kilometry).

Miss England II jest w ogólnych zarysach podobna do swej poprzedniczki, przedstawia łódź — hydroplanową z dwoma dwunastocylindrowemi motorami Rolls Royce, po dwa tysiące koni każdy. Oba motory o łącznej sile cztery tysiące koni będą obracały miniaturową śrubą wodną, tylko trzynaście cali średnicy z zawrotną szybkością dwunastu tysięcy obrotów na minutę. Jest to nowa idea w technice, podobno dająca świetne rezultaty.

Mocno zbudowany kadłub, wypełniony piłkami pingpongowemi (aby łódź przy wywróceniu się nie zatonęła) ma wymiary: długość 38 stóp 6 cali i szerokość 10 stóp 6 cali. Zastosowano tylko jeden regulowany stopień mniejwięcej w środku długości łodzi, pochyłość stopnia tego ma być regulowaną. Kierowca, który będzie się znajdował w odległości 13 stóp od rufy nie będzie mógł sam podołać prowadzeniu łodzi z powodu wielkiej ilości rozmaitych czynności, przeto będzie miał po obu stronach siebie dwuch pomocników.

Oba motory znajdują się na rufie i za pomocą kół zębatych u przodu motorów obracają śrubę.

Bardzo ciekawie rozstrzygnięta jest kwestja steru w sensie dania możności zwrotów przy wielkich szybkościach. Otóż umieszczono dwa stery, obracające się przy pomocy jednej kierownicy. Jeden ster pod śrubą, drugi z boku łodzi — podobno można będzie wykonywać ostre zwroty przy 75 milach na godzinę (120 kilometrów).

Wszyscy czekają z niecierpliwością wyników pierwszych prób, dużo entuzjastów zastosowało swoje urlopy na początek czerwca aby mieć możność na brzegu jeziora obserwować ruchy ryczącego wodnego potwora.

Witold Hulanicki.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 70-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wraz z dodatkiem „Sport Zimowy" wynosi Zł. 20.
Prenumerata „Sportu Zimowego" Zł. 4.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

Druk.: Piotr Pyz i S-ka. Warszawa, Miodowa 8.